

Große Kreisstadt Radeberg

Der Oberbürgermeister



Absender: Bauamt
Bearbeiter: Uta Schellhorn

Vorlage-Nr.: SR060-2021

in Zusammenarbeit mit:
Ordnungsamt
List GmbH
Lasuv Bautzen

Datum: 08.07.2021
Aktenzeichen:

Beschlussvorlage

Variantenvergleich zur Fuß-/Radwegequerung der S95 Dresdener Straße im Bereich Röderpark

Beratungsfolge:

Gremium	am	Status	Abstimmung			
			Anw.	Ja	Nein	Enth
Technischer Ausschuss	13.07.2021	N				
Stadtrat	28.07.2021	Ö				

Beschlussvorschlag:

Der Beschluss des Stadtrates Nr. SR071-2020 wird aufgehoben.

Der Stadtrat beschließt, die Planung der Fuß-/Radwegequerung der S95 Dresdener Straße im Bereich Röderpark nach der Variante

1. Unterführung unterhalb der S95 entlang der Großen Röder im Zuge der Brückenerneuerung oder
 2. Oberirdische Querung mit Errichtung einer Querungsinsel und Lichtsignalanlage oder
 3. Beibehaltung des vorhandenen Bestandes
- weiterzuführen. Die erforderlichen Finanzmittel sind im Haushalt der Stadt Radeberg einzustellen.

Gerhard Lemm
Oberbürgermeister

Begründung:

Der Stadtrat hat am 05.10.2020 mit Beschluss Nr. SR071-2020 (Anlage 1) beschlossen, dass sich die Stadt Radeberg an der Errichtung einer Unterführung für die gewünschte Querung der S95 im Bereich der Brücke über die Große Röder beteiligt und die erforderlichen Mittel für den Kostenanteil der Stadt in Höhe von 760.000,- EUR bereitstellt. Diese Kostenanteile sind im aktuellen Haushaltsplan der Stadt Radeberg verankert. Bei der damaligen Kosteneinschätzung wurde davon ausgegangen, dass die Unterführung durch eine einfache Gründung und Wegeföhrung unterhalb der Brücke möglich ist. Im Zuge der weiteren Planung wurde festgestellt, dass die Oberfläche der Unterführung unterhalb der mittleren Wasserlinie der Großen Röder liegt und deshalb als ein separates hochwassersicheres Trogbauwerk ausgeführt werden muss. Dadurch haben sich die geschätzten Kosten für den Anteil der Stadt Radeberg noch einmal erhöht. Die Kostenerhöhung ist aus der Variantenuntersuchung (Anlage 2) ersichtlich, die erforderlichen Mehrkosten sind im Haushalt der Stadt Radeberg nach derzeitiger Haushaltslage nicht verfügbar.

Alternativ wäre die ursprünglich geplante Ausführung oberhalb der Mittelwasserlinie möglich, wenn die gesamte Straße im Brückenbereich und in den Anschlussbereichen beidseitig auf bis zu 70 m Länge um 48 cm angehoben wird. Die dadurch entstehenden Mehrkosten im Straßenbau müssten auch durch die Stadt Radeberg getragen werden. Der gesamte Kostenanteil für die Stadt Radeberg wird dabei auf 1,423 Mio EUR geschätzt. Aufgrund dieser enormen finanziellen Belastungen wurde alternativ über eine oberirdische Querung im Bereich der Brücke nachgedacht und in die Variantendiskussion mit einbezogen. Dieser Variante müssen aber umfangreiche sicherheitstechnische und straßenverkehrsrechtliche Bedenken entgegengehalten werden (Anl.5).

Aus diesem Grund wurde durch die LIST GmbH als Planungsträger noch einmal eine vergleichende Untersuchung der diskutierten Varianten durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in Tabellenform in der Anlage 2 dargestellt. Die zugrundeliegenden umfangreichen Studien und Ausarbeitungen liegen in der Stadtverwaltung vor und können eingesehen bzw. bei Bedarf übermittelt werden.

Anlage/n

- Anlage 1 - Beschlussvorlage SR071-2020
- Anlage 2 - Variantenvergleich
- Anlage 3 - Darstellung Variante 1 unterirdische Querung
- Anlage 4 - Darstellung Variante 2 oberirdische Querung
- Anlage 5 - Betrachtungen zur Verkehrssicherheit

Finanzielle Auswirkungen:	Kurze Darstellung der einmaligen Beschaffungs- / Herstellungskosten, der jährl. Folgekosten / -lasten und der objektbezogenen Einnahmen:
ja	Sh. Anlage 2
Veranschlagung:	
Ergebnishaushalt:	
Finanzhaushalt:	
Haushaltsstelle:	

Beteiligte Ämter	Ergebnis	Datum	Handzeichen/Name
Ordnungsamt	Zustimmung	08.07.2021	Müller, Elke

Große Kreisstadt Radeberg

Der Oberbürgermeister



Absender: Bauamt
Bearbeiter: Uta Schellhorn

Vorlage-Nr.: SR071-2020

in Zusammenarbeit mit:

Datum: 05.10.2020
Aktenzeichen:

Beschlussvorlage

Beteiligung der Stadt Radeberg an der Planung Brücke Dresdener Straße zur Schaffung einer Fuß-/Radwegeverbindung an der Großen Röder

Beratungsfolge:

Gremium	am	Status	Abstimmung			
			Anw.	Ja	Nein	Enth
Technischer Ausschuss	13.10.2020	N				
Stadtrat	28.10.2020	Ö				

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Beteiligung der Stadt Radeberg an der Planung des Freistaates Sachsen für den Neubau der Brücke der S95 Dresdener Straße über die Große Röder mit dem Ziel, eine Fuß-/Radwegeverbindung zwischen den öffentlichen Grünflächen an der Großen Röder zu schaffen.

Gerhard Lemm
Oberbürgermeister

Begründung:

Die Stadt Radeberg hat im Jahr 2017 ein Konzept für ein „Grünes Band“ durch Radeberg entlang der Großen Röder erarbeitet, das die Gestaltung und Vernetzung der innerstädtischen Grünflächen zum Ziel hat. Mit diesem Konzept wurde Radeberg in das Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ aufgenommen, so dass die Einzelmaßnahmen finanziell von Bund und Land unterstützt werden. Ein wichtiges Ziel dabei ist es, eine durchgängige Wegeverbindung entlang der Großen Röder vom Hüttertal bis zu den Leithen zu schaffen. Dafür ist eine möglichst konfliktfreie Querung der Dresdener Straße für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Brücke am Kaiserhof erforderlich. Ebenfalls 2017 hat der Freistaat Sachsen die Planung für eine Sanierung bzw. den Ersatzneubau der Brücke über die Große Röder begonnen. Bei der Variantenuntersuchung wurde festgestellt, dass aufgrund des zu geringen Durchflussquerschnittes der Ersatzneubau der Brücke erforderlich ist. Die Stadt Radeberg hat beantragt, den Brückenquerschnitt der neuen Brücke so zu gestalten, dass neben der Großen Röder ein Geh- und Radweg unter der Brücke hindurch geführt werden kann, der eine konfliktfreie Verbindung der beiden Parkanlagen durch eine gefahrlose Straßenquerung darstellt.

Der Freistaat Sachsen hat sich bereit erklärt, diesem Antrag zu folgen, wenn die Planung durch die zuständigen Umweltbehörden genehmigt wird und die Stadt Radeberg alle Kosten übernimmt, die durch diese erweiterte Planung entstehen.

Die Genehmigungsfähigkeit der Planung wurde vorab durch die Einbeziehung des Landratsamtes und der Landestalsperrenverwaltung überprüft. Durch einen Artenschutzfachbeitrag und die Erstellung einer FFH-Verträglichkeitsstudie konnte festgestellt werden, dass das Vorhaben genehmigungsfähig ist. Eine Grobkostenschätzung ergab, dass der Anteil der Stadt Radeberg an den Planungs- und Ausführungskosten der Brücke sowie der seitlichen Anschlussbereiche ca. 760.000,- EUR beträgt. Die Kosten sind prinzipiell im Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ förderfähig, die notwendige Zustimmung der SAB zu dieser Maßnahme liegt aber noch nicht vor.

Für die Entscheidung, ob bei der weiteren Planung die Unterführung berücksichtigt werden soll, ist eine verbindliche Entscheidung der Stadt Radeberg sowie die Sicherung der finanziellen Mittel in der kommenden Haushaltssatzung erforderlich.

Anlage/n

Finanzielle Auswirkungen:	Kurze Darstellung der einmaligen Beschaffungs- / Herstellungskosten, der jährl. Folgekosten / -lasten und der objektbezogenen Einnahmen:
Veranschlagung:	
Ergebnishaushalt:	
Finanzhaushalt:	760.000,- EUR in 2021/2022
Haushaltsstelle:	
5111.02.02/099520/20LK0001	

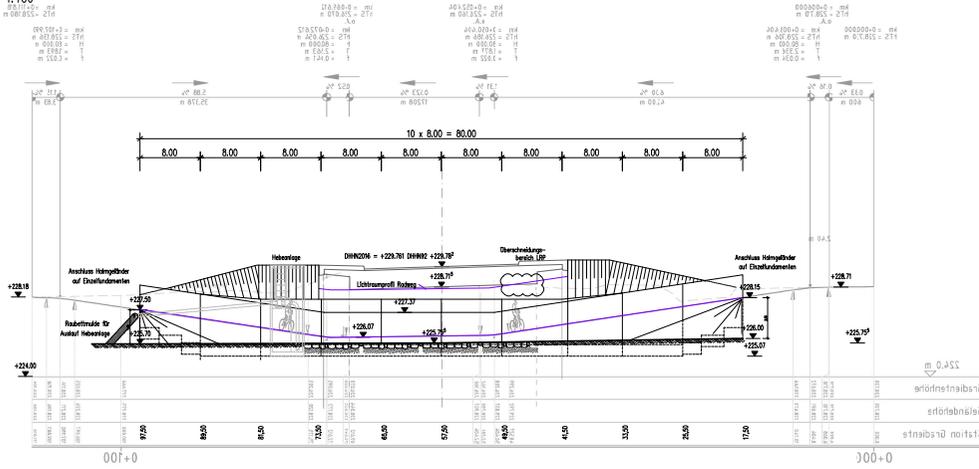
Beteiligte Ämter	Ergebnis	Datum	Handzeichen/Name
Kämmerei	Zustimmung	05.10.2020	Förster, Jeannette

Variantenvergleich zur Fuß-/Radwegequerung der S 95 Dresdener Straße im Bereich Röderpark			Stand 08.07.2021
	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bezeichnung	unterirdische Querung	oberirdische Querung	Bestand
Beschreibung	Errichtung einer Unterführung zur Querung der S95 Dresdener Straße längs der Großen Röder im Zuge des Ersatzneubaus der Straßenbrücke als Ergänzung zur bestehenden Fußgängerquerung an der AOK	Errichtung einer oberirdischen Querung durch eine Mittelinsel als Querungshilfe im Kurvenbereich der Dresdener Straße/ Einmündung Hauptstraße mit Installation einer Fußgänger-LSA	gesicherte Querung über Fußgänger-LSA an der AOK bleibt bestehen, keine zusätzliche Querungsmöglichkeit im Bereich der Brücke zur Verbindung des Grünen Bandes
Kostenanteil Stadt Radeberg	1.180.000 EUR	ca. 240.000 EUR	keine
davon Fördermittel	maximal 530.000 EUR	keine, evtl. Beteiligung LASuV	
Eigenanteil	minimal 650.000 EUR	240.000 EUR	
Auswirkungen			
auf Fußgängerverkehr	zusätzliches Querungsangebot durch die Unterführung, Entlastung der jetzigen Querungsstelle an der AOK	Verschiebung des gebündelten Rad-/Fußgängerverkehrs zur Straßenquerung in den Kurvenbereich -> aus Sicherheitsbelangen kritisch zu betrachten bei Ausfall der LSA ist Sicherheit der Fußgänger durch Querung über Mittelinsel aufgrund der Sichteinschränkungen vermindert	keine
auf ÖPNV	keine	Verschiebung der Bushaltestelle Richtung Dresden bis kurz vor die Fußgänger-LSA -> Verkürzung der Schulwege durch den Halt direkt an der Querungshilfe wird das Überholen des Busses während des Haltevorganges verhindert. Haltestelle Richtung Pulsnitz kann am Ort verbleiben, mögliche Verschiebung in den Bereich vor der LSA kann geprüft werden.	keine
auf Straßenverkehr	keine	Verschiebung der Haltestellen wird vom Busunternehmen kritisch gesehen, Erhöhung Störfaktoren des fließenden Verkehrs in Spitzenstunden ist mit Verlängerung der Wartezeiten und des Rückstaus zu rechnen.	keine
auf Umweltbelange	großer Eingriff in Fluss- und Uferbereich, betrifft den Brut- und Wanderungsbereich geschützter Tierarten	keine	keine
Vorteile	direkte Verbindung zwischen den Parkanlagen, kein Umweg für Fuß-/Radverkehr über Querung Hauptstraße- Fußweg am Kaiserhof- Ampel an der AOK - Verkürzung der Fußwegeverbindung zur Pestalozzischule Querungsmöglichkeit ohne Konflikte zwischen Kfz und Fuß-/Radverkehr	geringere Kosten keine Eingriffe in Naturschutz- und Wasserrecht Verkürzung der Fußwege in die Hauptstraße und zur Pestalozzischule	keine Kosten bewährter Bestand bleibt erhalten gesicherte Fußgängerquerung an der AOK bleibt erhalten
Nachteile	sehr kostenintensiv Kostenerhöhung zum Beschlussstand SR071-2020 aufgrund hochwasser- und auftriebssicherer Konstruktion der Unterführung (Trogbauwerk), damit Anhebung der Fahrbahn der S95 vermieden werden kann. Kostensteigerungsrisiko durch Baugrundunsicherheit und erforderliche Gründungsanpassungen sowie mögliche Planungsänderungen starke Eingriffe in das Fließgewässer und die Ufer- und Böschungsbereiche -> wasser- und naturschutzrechtliche Bedenken im Überflutungsfall nicht nutzbar, Sperrung erforderlich, Umweg über vorhandene LSA notwendig. Dadurch kann es zu ungesicherter regelwidriger Querung der Straße im Brückenbereich kommen.	keine direkte Verbindung der Parkanlagen, nur über Ampelquerung verbunden. Sichtbarkeit der Ampel im Kurvenbereich eingeschränkt -> Verminderung der Sicherheit bei der Querung im Vergleich zum Ist-Zustand. Einschränkung des Verkehrsflusses auf der S95 durch verlängerte Grünschalung für die Fußgänger, da die Überquerungsbreite größer ist. Entfernung zwischen den beiden LSA unterschreitet den Mindestabstand gem. Regelwerk, dadurch Einschränkung der Leistungsfähigkeit für den Fahrzeugverkehr kombinierte Schaltung der LSA mit der Ampel Rathenaustraße erforderlich, damit entstehen längere Wartezeiten bis 1,5 Minuten an der Fußgänger-LSA bis zur Grünschalung -> Unfallpotenzial durch ungesicherte regelwidrige Querung bei Rot erhöht sich	keine direkte Verbindung zwischen den Parkanlagen Rad- und Fußgängerverkehr (Schüler) weiterhin über den nördlichen Fußweg am Kaiserhof, dessen Breite nicht regelwerkskonform ist ungesicherte regelwidrige Querung der Straße im Brückenbereich möglich, bestehendes Unfallpotenzial bleibt bestehen.
	Unterführungen werden bei Neubau generell nicht mehr empfohlen. Eingeschränkte soziale Kontrolle und Einsehbarkeit der Unterführung--> wird evtl. von verschiedenen Nutzern gemieden	Umbau der Knotenpunkt-LSA an der Rathenaustraße erforderlich -> zusätzliche Kosten	
	durch unzureichende Gehwegbreite sind Nutzungskonflikte Begegnung Fußgänger/Radfahrer zu erwarten		



Querschnitt Brücke – Ansicht Trogbauwerk (Schnitt A-A) – Höhenplan Radweg

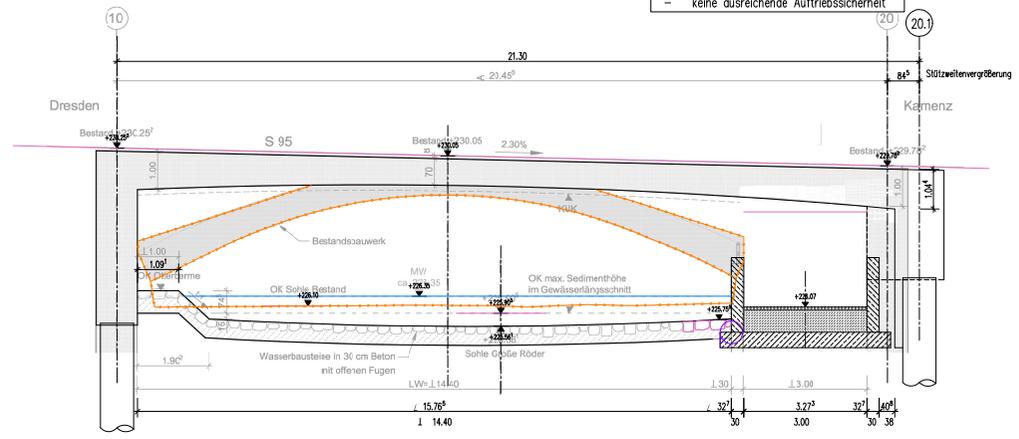
M.d.L: 1:250
M.d.H: 1:100



Längsschnitt Brücke, Querschnitt Trog.
Variante 1 – getrenntes Bauwerk

M 1:50

- Nachteile:
- Abdichtung / Verfüllung Zwischenraum
 - Stützweitenvergrößerung
 - keine ausreichende Auftriebsicherheit



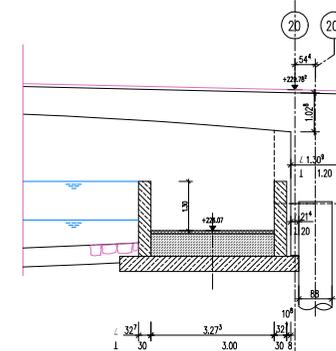
Grundriss
M: 1:250



Teillängsschnitt Brücke, Querschnitt Trog.
Variante 2 mit Überschneidung WL-Schürze und Fundament

M 1:50

- Nachteile:
- schwierige Abdichtung / Verfüllung Zwischenraum
 - "verlorene" Betonschürze der Brücke hinter der Trogwand
 - Stützweitenvergrößerung ca. 55 cm
 - keine ausreichende Auftriebsicherheit



Bauwerksdaten Trogbauwerk	
Bauart:	Stahlbeton
Wandhöhe (m)	1.90 bis 2.60
Trogbreite (m)	8.00
Nutzbreite / Gesamtbreite (m)	3.00 / 4.00
Lichte Höhe unter der Brücke (m)	> 2.50
Bauwerksgrundfläche (m)	320.00

Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen.

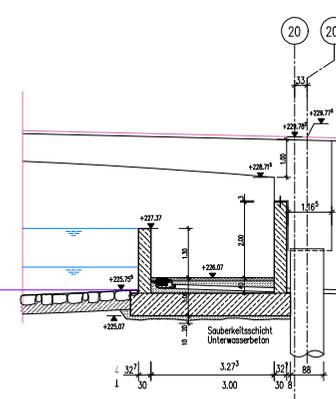
AUSFÜHRUNG NACH ZTV-ING

Höhenbezug: DHNN 2016 Lagebezug: ETRS 89

Teillängsschnitt Brücke, Querschnitt Trog.
Variante 3 – Optimierung Grundrisslage, Verpressfahlsicherung

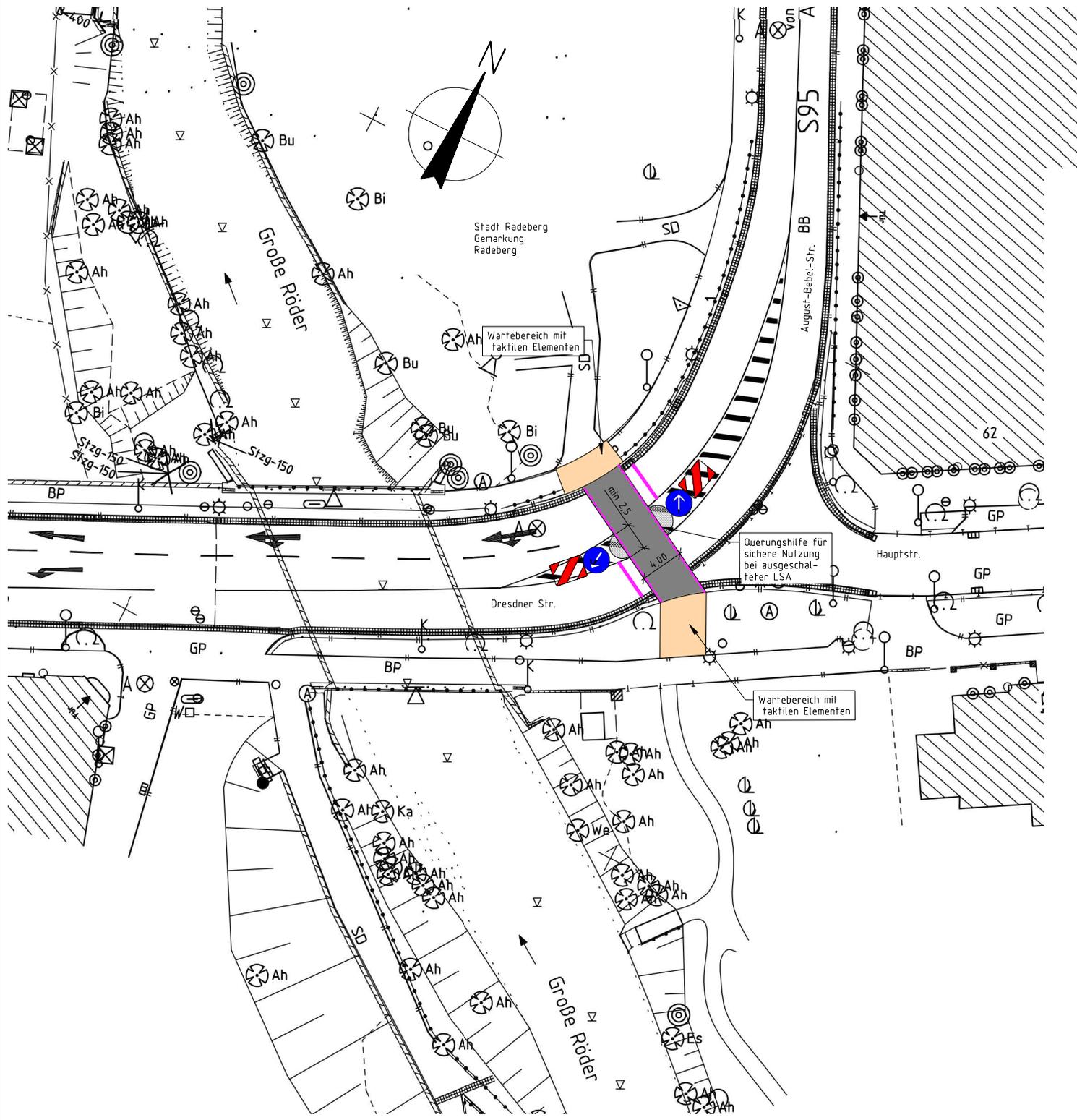
M 1:50

- Vorteile:
- horizontale Trennung zwischen den Bauwerken mit innenliegender Fugenabdichtung
 - minimale Vergrößerung der Stützweite
 - geringer Aufwand für Brückenflügel infolge der hochgezogenen Trogwand am Bauwerk



UMSETZBARE LÖSUNG

<p>Entwerferstellung:</p> <p>Ingenieurgesellschaft Radeberg</p> <p>Kontakt: Radeberg, 01454 Telefon: 0351 2201-1 E-Mail: info@ib-radeberg.de</p>	<p>Projekt-Nr.: 15026</p> <table border="1"> <tr> <th>Datum</th> <th>Zielen</th> </tr> <tr> <td>BevZ:</td> <td>09/2021 US</td> </tr> <tr> <td>Dez:</td> <td>09/2021 SB</td> </tr> <tr> <td>Dez:</td> <td>05/2021 US</td> </tr> </table>	Datum	Zielen	BevZ:	09/2021 US	Dez:	09/2021 SB	Dez:	05/2021 US							
Datum	Zielen															
BevZ:	09/2021 US															
Dez:	09/2021 SB															
Dez:	05/2021 US															
<p>Gehört:</p> <table border="1"> <tr> <th>Datum</th> <th>Doc.</th> <th>Geprft.</th> </tr> <tr> <td>a</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>b</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>c</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>d</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Datum	Doc.	Geprft.	a			b			c			d			<p>Strassenbauverwaltung:</p> <p>Stadt Radeberg Markt 17-19 01454 Radeberg</p> <p>Unterlage: 08</p> <p>Blatt-Nr.: 1</p> <p>Projekt-Nr.: 21100-06</p>
Datum	Doc.	Geprft.														
a																
b																
c																
d																
<p>Strassenbezeichnung:</p> <p>Radeberg – Dresden Strassenklasse und Nr.: Staatsstraße S95 Ort: Radeberg</p>	<p>Bauwerk/Brandnummer:</p> <p>S95, Ersatzneubau der Brücke BW10 Radwegeunterführung</p> <table border="1"> <tr> <th>Datum</th> <th>Zielen</th> </tr> <tr> <td>BevZ:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dez:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dez:</td> <td></td> </tr> </table>	Datum	Zielen	BevZ:		Dez:		Dez:								
Datum	Zielen															
BevZ:																
Dez:																
Dez:																
<p>Planerstellung:</p> <p>Stude Trogbauwerk Grundriss, Schnitte, Detail</p>	<p>Bauwerkskizze</p> <p>Maßstab: 1:250/100/50</p>															
<p>Aufwand:</p> <table border="1"> <tr> <th>Datum</th> <th>Geprft.</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Datum	Geprft.			<p>Gesamt:</p> <table border="1"> <tr> <th>Datum</th> <th>Geprft.</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Datum	Geprft.									
Datum	Geprft.															
Datum	Geprft.															



Entwurfsbearbeitung:		Projekt-Nr.: 16026		
 27 Ingenieurgesellschaft Dr. Hennig & Partner PartG mbB Höhenbusch-Markt 1 01109 Dresden Tel: 0351 / 88 96 1271 Fax: 0351 / 88 96 1272 Email: info@27-ingenieur.de www.27-ingenieur.de	Datum	Zeichen		
	Bearb.:	05/2021	DRH	
	Gez.:	05/2021	DRH	
	Gepr.:	05/2021	DRH	
Aufgestellt: Dresden, 21.05.2021	Datum	Gez.	Geprüft	
Geändert				
a				
b				
c				
d				
Straßenbauverwaltung:		Unterlage: 05		
 Stadt Radeberg Markt 17-19 01454 Radeberg	Blatt-Nr.: 1			
	Projekt-Nr.: 21100-06			
	Streckenbezeichnung: Radeberg – Dresden Straßenklasse und Nr.: Staatsstraße S95 Gemarkung: Radeberg			
Bauwerk/Baumaßnahme:		Datum	Zeichen	
S95, Ersatzneubau der Brücke BW10 Überquerungshilfe mit Ampel		Bearb.:		
		Gez.:		
		Gepr.:		
		ASB-Nr.: –		
Plandarstellung:		Lageplan		
Studie niveaugleiche Querung		Maßstab: 1:250		
Aufgestellt:	Geprüft:			
Gesehen:	Genehmigt:			

zur Vorlage

Datum 08.07.2021
Ihr Zeichen -
Unser Zeichen 112.212
Bearbeiter Fr. Ebert
Amt /SG SG Straßenverkehrsbehörde
Telefon 03528/ 450-276
Fax 03528/ 450-1-276
E-Mail a.ebert@stadt-radeberg.de

Betrachtungen zur Verkehrssicherheit bzgl. Beschlussvorlage SR 060-2021

Variantenuntersuchung Überquerungsanlage S 95 im Zuge des Grünen Bandes

Nach dem städtischen Konzept der Fußgängerführung im Zuge des angestrebten „Grünen Bandes“ entlang der „Röder“ soll eine Querung der S 95 im Bereich „Dresdner Straße“/ „Hauptstraße“ entstehen. Die Staatsstraße verläuft als rechtwinklig abknickende Vorfahrtsstraße, in deren Knickpunkt die städtische „Hauptstraße“ anbindet. Zurzeit besteht an der angedachten Querungsstelle wegen vorhandener Absperrketten für Fußgänger keine Möglichkeit die Staatsstraße zu queren. Eine Führung der Fußgänger zur gesicherten Quermöglichkeit an der KP-LSA (Knotenpunkt-Lichtsignalanlage) ist mit einem Mehrweg von 100 - 150 m verbunden und damit für Fußgänger unattraktiv und im Sinne des „Grünen Bandes“ nicht zielführend. Eine Leitung der Fußgänger über die gesicherte Querung der F-LSA (Fußgänger-Lichtsignalanlage) ist zwar mit unwesentlichem Mehrweg verbunden, verlässt aber die Führung des „Grünen Bandes“ entlang der „Röder“.

Grundsätzlich sind vor jeder Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung von Verkehrszeichen und jeder Verkehrseinrichtung von der Straßenverkehrsbehörde die Straßenbaubehörden (Landesamt für Straßenbau und Verkehr) und die Polizei (Polizeidirektion Görlitz) zu hören (VwV zu § 45 Abs. 3 Ziff. II Rn. 54 StVO). Über die Verkehrsbedienung (...) wird von der nach dem Personenbeförderungsrecht zuständigen Behörde (Verkehrsunternehmen RBO) entschieden (VwV zu § 41 Zeichen 224 Ziff. III Rn. 3 StVO). Ebenso über die Festlegung des Ortes der Haltestellen.

Wir beziehen uns in unseren Ausführungen nachfolgend vorwiegend auf die Stellungnahmen der o.g. Anhörungspartner (LASuV Zentrale, LASuV NL Bautzen, Polizeidirektion Görlitz, Regiobus Bautzen) sowie die Studie zur Verkehrstechnischen Voruntersuchung der 2i² Ingenieurgesellschaft Dr. Hennig & Partner PartG mbB vom 18.05.2021.

Einleitend folgende Gegebenheiten:

- hohe Frequentierung LKW-Verkehr
(ca. 610 KfzSV/24h in 2015, Tendenz seit 2015 ca. 10% Zunahme)
- hohe Frequentierung PKW-Verkehr
(ca. 12.500 Kfz/24h in 2015, Tendenz seit 2015 ca. 15% Abnahme)
- Frequentierung Busverkehr bei 5,5 Minuten je Richtung in Spitzenverkehrszeiten
(durchschnittlich 22 Busse/h)
- auf Grund der nahen gelegenen Schulen in Spitzenzeiten 500-550 Fußgänger/h
- bis 2020 Unfallhäufungsstelle August-Bebel-Straße / Dresdener Straße / Hauptstraße (derzeit Wirksamkeitsprüfung)

Variante: „Plangleiche Überquerungsanlage“ (Fußgänger-LSA im Kurvenbereich)

Erforderliche Maßnahmen:

- Neubau einer F-LSA im Kurvenbereich August-Bebel-Str. mit Querungshilfe (Insel)
- Koordinierung und ggf. Neubau Dresdener Straße / Rathenaustraße
- Rückbau der bestehenden F-LSA August-Bebel-Straße wg. Überlagerungseffekt
- Verlegung Haltestelle „August-Bebel-Straße“ Richtung Dresden vor neue F-LSA

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit der geplanten F-LSA fanden mehrere Ortstermine statt. Die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen setzt eine genaue Prüfung der örtlichen Gegebenheiten baulicher und verkehrsrechtlicher Art voraus. Grundsätzlich kann durch die Errichtung einer signalisierten Querungsmöglichkeit die Verkehrssicherheit für besonders Schutzbedürftige erhöht werden.

Durch die neue F-LSA verringert sich jedoch der angestrebte Abstand zwischen dem westlich gelegenen Knotenpunkt Dresdener Straße / Rathenaustraße von bislang ca. 250 m auf nur noch 110 m. Gemäß RASSt06 (Kapitel 6.1.8.6) sind die Abstände zwischen einer F-LSA von einer KP-LSA mit mind. 200 m zu planen.

Der kurze Abstand erfordert eine Koordination zwischen F-LSA und KP-LSA. Die bestehende KP-Anlage kann nicht mehr optimiert werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass das LASuV auf Grund der neuen F-LSA Investitionen tätigt, die weder zu einer Erhöhung der Qualität noch der Quantität hinsichtlich Verkehrsabwicklung, Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit führen.

Durch die Kopplung der Signaltechnik der benachbarten LSA können zwar kollabierende Zustände für den Fahrzeugverkehr weitgehend vermieden werden, aber dennoch wird es zu einer starken Verminderung der Flüssigkeit des Verkehrs am Knoten Rathenaustraße führen. Die Leistungsfähigkeit der KP-LSA wird sich hierdurch zwangsweise stark verringern. Bei der Festlegung der maximalen Wartezeit ist eine Abwägung zwischen Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit zu treffen.

Insbesondere in der Frühspitzenstunde ist durch erheblichem Querungsbedarf des Schülerverkehrs mit erhöhten Wartezeiten und Rückstaulängen des Kfz-Verkehrs an der KP-LSA zu rechnen; auch bedingt durch das Halten der Busse auf der Fahrbahn. Dies wird sich nicht vermeiden lassen bzw. sich sogar durch die Verlegung der Bushaltestelle auf Grund der neuen Überquerungsstelle erhöhen.

Der u.a. durch die Veränderung der Bushaltestellenlage entstehende Querungsbedarf in Höhe Hauptstraße und der daraus abgeleitete Standort der F-LSA ist zudem durch die vorhandene Kurvenlage für Haltestellen bzw. auch Fußgängerquerungen nicht optimal. Bei der Verlegung der Haltestelle ist eine gerade Fahrbahnkante von mind. 18 m erforderlich (vorwiegend Einsatz von Gelenkbussen). Es muss unbedingt erwähnt werden, dass bei Anlage der F-LSA im Kurvenbereich die Sicht auf die Signalgeber und damit das rechtzeitige Erkennen der Sperrzeit kritisch einzuschätzen ist. Gem. Empfehlung für Fußgängeranlagen ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h eine Sichtweite auf die Fußgänger (beide Fahrbahnseiten) von 50 m einzuhalten.

Technische Fehler an Lichtsignalanlagen können nicht völlig ausgeschlossen werden. Ein Ausfall des Signals kann akute Verkehrsgefährdungen nach sich ziehen. Bei abgeschalteter / ausgefallener F-LSA wird die Querungsmöglichkeit trotzdem genutzt werden müssen. In diesem Fall ist aber die Sicht auf den Kfz-Verkehr für den Fußgänger und umgekehrt vor allem in Richtung Norden als nicht ausreichend einzuschätzen und demzufolge die Sichtbeziehung stark eingeschränkt. Weiterhin ist der Zeitbedarf für die Querung der Fahrbahn auf Grund der am Standort vorhandenen Breite der Fahrbahn erhöht. In Folge ungünstiger Sichtbeziehungen sind Nachteile bzgl. der Verkehrssicherheit erwartbar.

Neben der Wahl eines Standortes der dem Querungsbedarf entspricht, sind auch möglichst geringe Wartezeiten für die Fußgänger akzeptanzfördernd. Die Wartezeit für Fußgänger nach Anforderung, gerade in der Spitzenstunde (bei theoretischer Umlaufzeit von 110s/Spitzenstunde), ist mit ca. 95s erheblich. Bei wiederholter Anforderung erhalten die Fußgänger ihre Freigabezeit frühestens nach Ablauf der Zwischenzeit und einer festgelegten Mindestzeit, der Vorbehaltzeit. Wegen der langen Wartezeit entstehen mitunter Unsicherheiten und Gefahren dadurch, dass der Fußgänger trotz Fußgänger-Rot die Fahrbahn quert. Auch die Ansprüche des Radverkehrs können nicht berücksichtigt werden.

Nach wie vor ist diese Stelle primär völlig ungünstig für eine Querung gelegen und stellt ein hohes Konfliktpotential und damit auch ein Sicherheitsproblem dar. Insbesondere die hohe Verkehrsbelastung wie auch der hohe morgendliche Schülerverkehr von der Haltestelle August-Bebel-Straße kommend, welcher diese Wegführung vorzugsweise nutzen wird, lässt Unfälle erwarten.

Variante „Bestandssituation“ (nur Ersatzneubau des BW 10)

Im Bereich der S 95 herrscht in den Spitzenverkehrszeiten (Schulbeginn und -ende) hoher Fußgänger- und Fahrzeugverkehr. Zur Sicherung der notwendigen Überquerungen befinden sich bereits eine F-LSA als Überquerungsanlage nördlich und eine KP-LSA westlich des „Grünen Bandes“ an der S 95. Der Abstand zwischen den beiden Furten beträgt ca. 250 m. Die vorgenannten Maße entsprechen damit den Vorgaben des gültigen Regelwerks (RASt06, Kapitel 6.1.8.6) und machen eine Koordinierung der beteiligten LSAs entbehrlich.

Die Bestandssituation sieht allerdings keine direkte Verbindung zwischen den beiden Bereichen des „Grünen Bandes“ vor. Die S 95 durchtrennt die Parkflächen des „Grünen Bandes“ und eine gesicherte Überquerung ist nur bei der westlich gelegenen KP-LSA und der nördlich gelegenen F-LSA (Umweg ca. 100 bis 150 m) möglich.

Unter Abwägung aller Bewertungen ist aus Sicht der Verkehrssicherheit die Beibehaltung der Bestandssituation vorzuziehen. Die Variante der niveaufreien Querung unter der Brücke des BW10 hätte eine gute Ergänzung zu den bestehenden Querungsmöglichkeiten sein können.

Fazit:

In der Interessens- und der Variantenabwägung halten wird es für äußerst bedenklich, eine bislang konfliktfreie und funktionierende Querung aufzugeben und eine Verkehrssituation zu schaffen, die zum Istzustand eine Verschlechterung darstellt.

Das Grüne Band in Radeberg soll eine Möglichkeit für Einheimische aber auch für Touristen und Besucher zum Spaziergehen und Verweilen sein. Dieses innerstädtische Projekt ist durchaus begrüßenswert. Bezweifelt wird, ob es für gelegentliche Spaziergänger eine „direkte“ Anbindung im Sinne einer LSA braucht oder ein geringer Umweg zumutbar ist. Und wer wandern oder auch spazieren gehen möchte, wird sich an einem kurzen Umweg nicht stören.

Mit freundlichen Grüßen



E. Müller
Leiterin Ordnungsamt